DRUM BUN!

automobilism · turism · alpinism

ORIENTAREA TURISTICĂ ŞI ALPINISMUL ÎN INGRATA POSTURĂ DE CENUŞĂRESE

După constituirea consiliilor judeţene pentru educaţie fizică şi sport, cîţiva activişti ai Federaţiei de turism şi alpinism au efectuat un lung periplu prin ţară ca să constate, cum s-au organizat şi cum îşi duc activitatea comisiile de turism şi alpinism de pe teritoriul unui important număr de judeţe.

Şi au pornit pe teren, activiştii federaţiei, cu o însemnată doză de optimism! Un optimism justificat pentru că legătura directă — acum — între comisiile de turism şi alpinism, judeţene, municipale şi orăşeneşti şi secţiile de specialitate din cadrul asociaţiilor şi cluburilor ar fi trebuit să se traducă într-o îndrumare mai eficace, într-o dinamizare şi o amplificare a activităţii de turism şi alpinism. Dar — din păcate — realitatea de pe teren a contrazis, adeseori foarte categoric, tot ceea ce din punct de vedere teoretic părea foarte logic.

Iată ce ne-a relatat, în această problemă, tov. D. CERCHEZEANU, activist al F.R.T.A.:

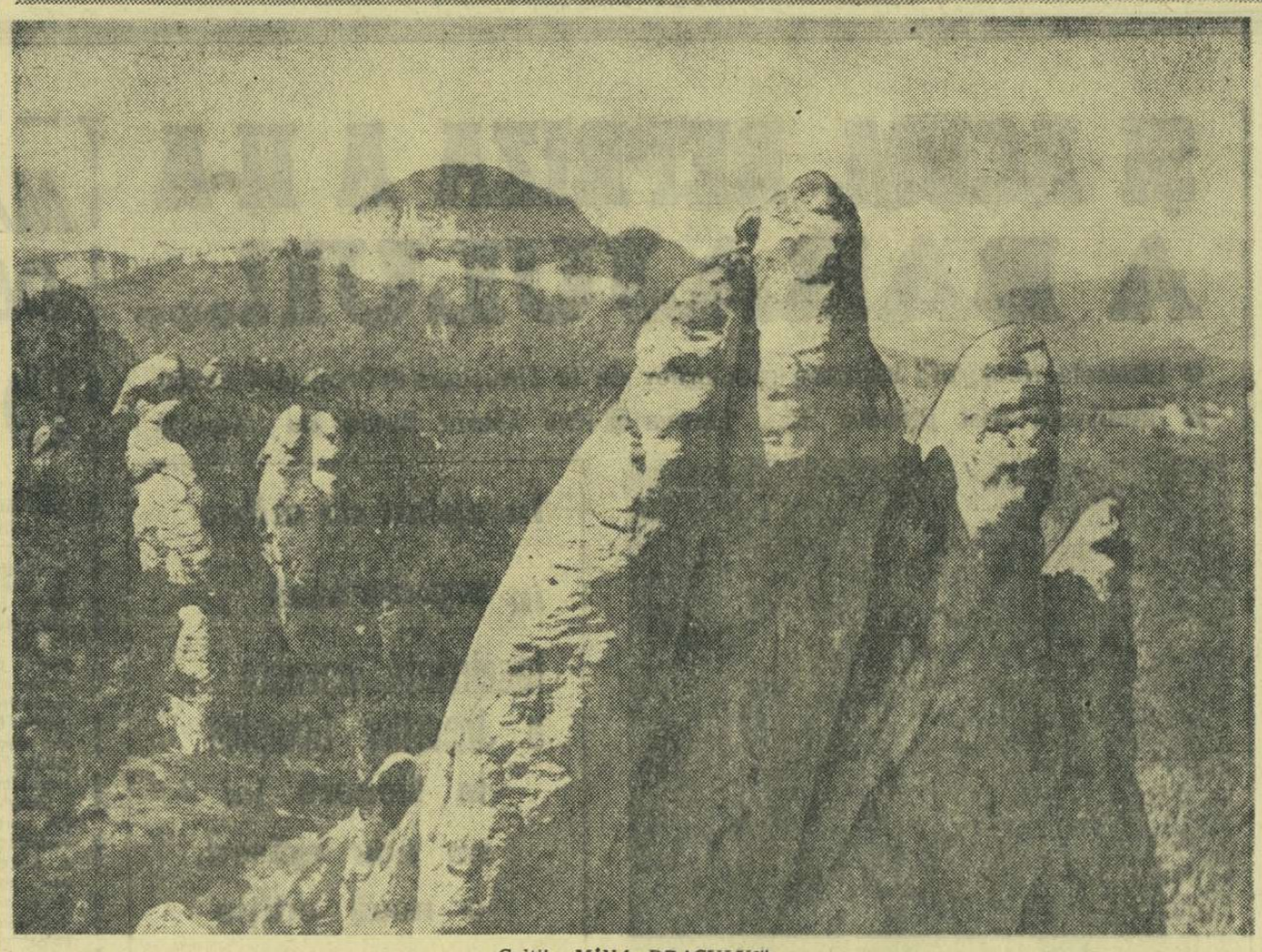
„În Bucureşti ca şi în judeţele Sibiu, Braşov şi Maramureş am găsit o situaţie, în general, satisfăcătoare. Există o preocupare mai susţinută pentru extinderea activităţii de turism şi alpinism şi, bineînţeles, s-au realizat lucruri lăudabile.

În schimb, în judeţele Argeş, Buzău, Botoşani, Brăila, Galaţi şi Mehedinţi s-ar fi zis că oamenii n-au auzit în viaţa lor de turism şi alpinism pentru că la crearea consiliilor judeţene pentru educaţie fizică şi sport secţiile de turism şi alpinism au fost pur şi simplu omise. Alte consilii judeţene, cum ar fi cele din Covasna, Gorj, Olt şi Timiş, şi-au format comisii de specialitate dar n-au prevăzut în bugetele lor nici măcar fondurile necesare organizării concursurilor prevăzute în calendarul republican.

În această ambianţă de nepăsare nici nu ne mai miră faptul că etapa pe asociaţie a concursurilor de orientare turistică din cadrul campionatului republican nu s-a desfăşurat în majoritatea secţiilor. Chiar şi acolo unde au fost luate unele măsuri organizatorice, aceste concursuri nu au putut avea loc din lipsă de fonduri. Repartizarea fondurile necesare secţiilor de turism — alpinism s-au făcut cu o zgîrcenie dusă uneori la extrema limită. În judeţul Prahova, de exemplu, există 23 secţii de turism şi 7 de alpinism. Ştiţi cîte din ele au primit fonduri? Doar două sau trei! O situaţie sumbră am găsit în judeţele Dîmboviţa, Vrancea, Bacău şi altele".

Cum ar putea fi remediată această stare de lucruri care a adus orientarea turistică şi alpinismul într-o ingrată postură de cenuşărese. Iată ce ne-a spus, în continuare, interlocutorul nostru:

„Avînd în vedere că este vorba de sporturi cu caracter aplicativ foarte important, ar trebui ca birourile consiliilor judeţene pentru educaţie fizică şi sport, cu sprijinul U.T.C.-ului şi al consiliilor sindicale să acorde un sprijin mai larg şi mai concret dezvoltării activităţii în domeniul orientării turistice şi alpinismului. Consiliile asociaţiilor sportive au datoria să analizeze modul în care îşi desfăşoară activitatea secţiile de această specialitate, să ia măsuri pentru alocarea fondurilor necesare organizării concursurilor şi procurării materialelor necesare".



Colţii „MÎNA DRACULUI"

„MÎNA DRACULUI"

O captivantă (şi de loc infernală) atracţie turistică a Ciucaşului

Faima frunţii de piatră a Ciucaşului (1959 m alt. max.), care contemplă de la înălţime toată acea imensă îngrămădire de munţi scunzi din „cotul Carpaţilor", sau a creneluri-lor şi jghiaburilor pline cu sărituri, străjuite de „dorobanţii" Tigăilor Mari, au făcut de mult înconjurul ţării. Dar, aici, mai sînt şi alte frumuseţi pline de originalitate, pe care turiştii le vizitează cu multă curiozitate: „Colţii Natrii" puţin cunoscuţi, izvoarele seci ale Delghiului, formidabila grupare de stînci „Mîna Dracului", sfincşi şi ciuperci, babe „stînd la sfat", plaiuri cu bujori de munte, pajişti alpine în care unduiesc tufe de afine.

Pentru a înlesni pătrunderea turiştilor spre zona înaltă a Ciucaşului *au fost construite cabanele Muntele Roşu, Ciucaş, Babarunca.*

Despre prima din aceste cabane (1200 m alt.) se pot spune cuvinte de laudă motivate de modernizarea interioarelor şi îmbunătăţirea aprovizionării la nivelul celor mai înalte exigenţe. Este o cabană foarte solicitată şi de cele mai multe ori tixită cu vizitatori automotorizaţi (şosea pînă la cabană). De aceea turiştii de munte se îndreaptă deseori mai sus, cale de cca 1½ oră, spre golul alpin unde se află *cabana Ciucaş* (1550 m alt.), singura din zona alpină a munţilor Ciucaş.

Această cabană veche şi în ultimul timp destul de neglijată de I.S.B.C.-Sinaia (de care aparţine administrativ), a fost preluată de un cabanier-mandatar. În felul acesta, cabana care a stat o bucată de vreme închisă şi neîngrijită a reintrat în circuitul sezonului turistic din acest an. Iniţiativa este lăudabilă, dar trebuie să spunem că la această bază turistică mai sînt multe de făcut. Turiştii iubitori de munte, mai ales în zilele de sărbătoare, nu găsesc loc de găzduire în condiţii minimale din cauza capacităţii reduse a cabanei.

Aducerea cîtorva corturi la cabană, care să fie închiriate în caz de necesitate, se impune de urgenţă. În afară de reparaţiile de care cabana are absolută nevoie, mai trebuie rezolvată problema apei de băut prin captarea izvoarelor temporare din zona învecinată, în bazine colectoare.

Cabana Babarunca (900 m alt.) este situată lîngă şoseaua Mîneciu-Satulung Braşov; aflîndu-se destul de departe de zona înaltă a munţilor Ciucaş (3—4 ore) ea este, în general, mai puţin solicitată de drumeţi...

Fie că urcăm de la cabana Muntele Roşu, fie că începem traseul de la cabana Ciucaş, fie că ostenim pe un drum foarte frumos de la Babarunca pe sub muntele Tesla şi Tigăile Mici vom fi cu prisosinţă răsplătiţi de frumuseţea acestor munţi, peste care domină vîrful Ciucaşului.

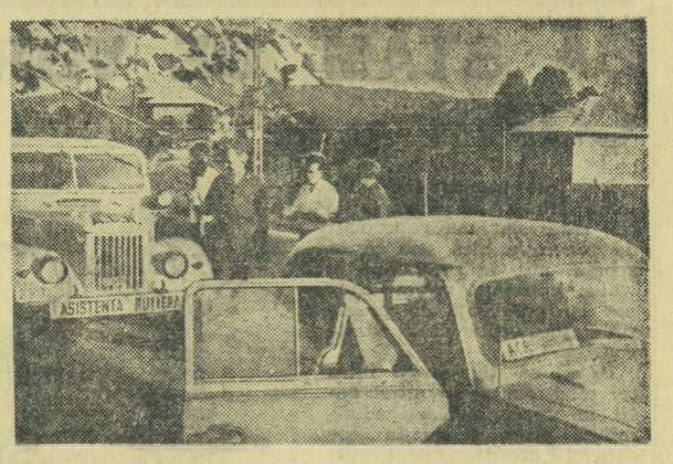
Text şi foto:
Ing. N. POPESCU

WEEK-END PE PATRU ROŢI

În timp ce pe trei itinerare ale ţării se întreceau automobiliştii care luaseră startul în Raliul României, din şoseaua Kiselef, porneau într-o „cursă de agrement" zece automobile ale salariaţilor uzinei „Electronica". Traseul grupului de la „Electronica" a urmat întrucîtva pe cel al concurenţilor din raliu care luaseră plecarea din Bucureşti, în aşa fel încît etichetele de la parbrizuri — „A.C.R. Electronica" — stîrneau adeseori nedumerire pe şosea.

Dar, pentru că am însoţit pe tot parcursul micul grup de automobilişti, să vă relatăm cum au petrecut acest sfîrşit de săptămînă.

Spre deosebire de cei înscrişi în raliu, cei 10 automobilişti însoţiţi de familii au parcurs 5—600 de kilometri (dus şi întors) într-o ordine remarcabilă. Nu s-au admis viteze mai mari decît cele normale, nu s-au angajat dispute între acceleratoarele diferitelor mărci: Fiat 850, Gordini, Trabant, Moskvici etc. Mai mult, organizatorii acestui week-end pe patru roţi (conducătorii cercului A.C.R. Electronica, prin inimoşii I. Popescu şi V. Deleanu, ajutaţi de Filiala A.C.R. Bucureşti) au avut grijă ca, pe cel mai greu traseu, coloana să fie însoţită de o maşină de asistenţă rutieră a A.C.R.



(privilegiu de care se bucură toţi membrii clubului). Această măsură de prevedere şi-a dovedit rostul mai ales între Piteşti şi Rm. Vîlcea, cînd unuia dintre autoturisme i s-a blocat frîna din faţă. Rutieristul Ene Tudor a acordat asistenţa tehnică necesară şi scurtul popas „forţat" din satul Racoviţa s-a încheiat cu bine.

Motelul „Cozia" de pe valea Oltului a primit şi găzduit grupul automobiliştilor bucureşteni cu ospitalitatea celui care aşteaptă musafiri anunţaţi din timp. Ca atare, cu sprijinul O.N.T. s-au rezervat 12 camere confortabile în motel şi două căsuţe pe terenul de camping, astfel că întregul grup a petrecut sîmbătă seara într-un mod cît se poate de agreabil. Nelipsiţii pui în mujdei de usturoi, stropiţi cu specialităţi de Drăgăşani şi-au făcut apariţia în restaurantul motelului, spre a completa buna dispoziţie a excursioniştilor.

Duminică dimineaţa s-au vizitat staţiunile Călimăneşti şi Olăneşti, apoi mănăstirea Bistriţa, după care s-a făcut un popas mai lung la motelul „Topologu" pentru repliere a echipajului, în vederea drumului ce mai era de parcurs pînă la Bucureşti.

Olimpia COLCERIU

In atenţia A.C.R.

NU-I TOTUL CHIAR ATÎT DE ROZ...

Fiind unul dintre participanţii la cea de a treia ediţie a Raliului României, consider necesar să discutăm public unele aspecte negative ale competiţiei.

Pornim de la alegerea traseului. Articolul 2 din regulamentul raliului precizează că scopul principal al acestei competiţii este cunoaşterea frumuseţilor patriei. Surprinzător însă, spre deosebire de anul trecut cînd traseul, deşi dificil, ne-a purtat prin diferite colţuri ale ţării, în actuala ediţie ne-a silit să trecem bunăoară prin oraşele Sibiu, Mediaş, Braşov de cîte trei ori! Am făcut deci circa 400 km pe acelaşi traseu, de cîte trei ori. Psihic, acest lucru ne-a obosit pe toţi, mai mult chiar decît viteza orară impusă, şi în orice caz nu avea nimic comun cu scopul sus-arătat. Evident, însă, că pentru organizatori era mult mai simplu să ne treacă prin acelaşi punct de control de 3 ori! De asemenea, faptul că cei circa 1 700 km s-au desfăşurat numai pe asfalt, neexistînd o singură etapă care să pună la încercare îndemînarea şi rezistenţa conducătorilor cît şi a maşinilor, a lipsit această competiţie de una dintre caracteristicile esenţiale ale unui raliu: drumuri variate şi dificile, prin locuri diferite. Este cunoscut faptul că includerea drumurilor dificile şi variate se face, în afară de motivele de mai sus, şi pentru compensarea valorii maşinilor care participă. Acest lucru a fost cerut de concurenţi şi de presă înainte de stabilirea traseului celei de a treia ediţii, însă, din păcate, A.C.R. nu a vrut să ţină seama — consider cu totul neîntemeiat!

Cu privire la media orară impusă, părerea unanimă a participanţilor este aceea că nu e normal să se ceară aceeaşi medie unei maşini de 1 500 cmc, ca şi celei de 850 cmc. Această fixare uniformă a mediei orare a dus la un efort disperat al maşinilor de mic litraj (personal am văzut unele maşini de 850 şi 1 000 cmc, mergînd cu viteza de 120—130 km/oră, pe porţiuni periculoase) pentru a putea ţine pasul cu turismele de 1 500 sau chiar peste 1 600 cmc. În aceste condiţii, este clar pentru oricine că un clasament general astfel întocmit nu poate ilustra sub nici un motiv realitatea.

După prima fază a raliului, aşa-numită de concentrare — am avut un răgaz de 2 ore, în jurul orei 23, la Braşov. Nu a reuşit nimeni să înţeleagă de ce organizatorii nu ne-au îngăduit să stăm în maşini, fiind siliţi să stăm 2 ore în picioare pe străzi, unii şi fără îmbrăcăminte corespunzătoare, întrucît nu ne aşteptam la o asemenea măsură. (Explicaţia organizatorilor, în sensul că se evită umblatul la maşini, este lipsită de orice temei întrucît parcul era păzit de organizatori). De reţinut şi faptul că acestea se petreceau înainte de începerea fazei a doua, adică înainte de parcurgerea a 1 258 km şi a nouă probe speciale!

Unii dintre noi ne-am bucurat să fim duşi, cu un microbuz, la locul de cazare fixat de organizatori, la o şcoală, sperînd într-un mic repaus. Am fost cazaţi însă într-o sală de sport în care se găseau 7—8 saltele, pe jos (şi noi eram de fapt circa 80 de participanţi!). Este incalificabilă această lipsă de grijă a organizatorilor faţă de alergători.

Conform regulamentului, probele speciale se fac contracronometru, din minut în minut, în ordinea numerelor de concurs. Ca urmare, ele se fac cu circulaţia oprită şi asigurată, ca şi în cursele de viteză în coastă. Consider regulamentul deficitar întrucît nu se prevede textual ce se întîmplă în situaţia în care un concurent plecat în cursă este ajuns de următorul, mai ales că acesta din urmă, din cauza configuraţiei traseului (viraje scurte cu distanţe mici între ele), nu poate efectua depăşirea, sau în orice caz nu depăşeşte în trombă. Dintr-o greşită înţelegere a situaţiei, deşi se putea asigura telefonic sosirea concurentului plecat, acest lucru nu s-a făcut. Personal, mi s-a dat drumul peste concurentul din faţă, pe care, ajungîndu-l într-un viraj, nu l-am putut depăşi (derapase) decît cu multă grijă şi evitînd de puţin un accident. Situaţii asemănătoare au avut şi echipajele Sclia-Papană, Cristea Eugen-Tafet ş.a. De altfel, organizatorii, dîndu-şi tîrziu seama că greşesc, au început să dea plecarea din 2 în 2 minute, dar cei dezavantajaţi au rămas dezavantajaţi, pierzînd minute preţioase, care de fapt au viciat clasamentul.

Dacă anul trecut asistenţa tehnică şi medicală a fost prezentă tot timpul, în acest an situaţia a fost cu totul alta. Am aflat la sfîrşitul cursei că cele trei maşini de asistenţă tehnică s-au plimbat în Braşov, sau cîte puţin spre Mediaş şi Rupea. Acest lucru l-a simţit nu numai cel de al doilea echipaj feminin care, avînd o pană de electricitate, uşor reparabilă de un specialist, a fost nevoit să piardă în cîmp peste o oră, făcînd apoi eforturi disperate pentru a recupera, ci şi alte echipaje care au avut defecţiuni tehnice. Lipsa acestor maşini de asistenţă tehnică a dus la abandonuri ce puteau fi evitate. Am spus lipsa, referindu-mă la inexistenţa lor pe traseu, ele stînd în Braşov, în loc să urmeze cursa, bineînţeles la viteza lor normală de deplasare. Această lipsă de grijă nu poate fi motivată de organizatori, fiind o chestiune mai mult decît elementară. Este cunoscut faptul că la ciclism, de pildă, prezenţa maşinilor de asistenţă tehnică şi operativitatea cu care acţionează înlătură defecţiunile tehnice fără a afecta din timpul concurentului. În ceea ce priveşte asistenţa medicală, arăt că după răsturnarea suferită de autoturismul în care mă aflam, deşi aveam contuzii atît eu cît şi coechipierul — este drept, nu grave — nu am întîlnit în circa 800 km de traseu nici o ambulanţă care să ne dea îngrijirile necesare!

Doresc ca aceste scurte relatări din concurs să contribuie la înlăturarea pe viitor a lipsurilor constatate, pentru ca ele să nu umbrească părţile pozitive, clipele de adevărată bucurie pe care le-am trăit toţi cei care am luat startul în această dificilă competiţie. Eram la masa comună, cînd unul dintre concurenţi a întrebat în glumă: „dacă sîntem chemaţi la start, o luăm de la început?" Fiecare din cei prezenţi şi-a dat seama că ar fi făcut-o fără ezitare.

Nicolae IACOB

Pentru duminică vă recomandăm:

O VIZITĂ IN SATUL ŞIRNEA

O aşezare pitorească şi o interesantă manifestare folclorică

Turistul amator de inedit sau, în orice caz, de lucruri mai puţin cunoscute, poate face la sfîrşitul acestei săptămîni o excursie în care frumuseţea peisajului se împleteşte strîns cu farmecul inefabil al tradiţiilor populare, cu căldura unei ospitalităţi care te îndeamnă să revii cu plăcere pe acele meleaguri.

În satul Şirnea, situat pe drumul care traversează Carpaţii peste pasul Branului, are loc duminică „sărbătoarea laptelui", un ritual ce amintea de „sîmbra oilor" din Maramureş, fiind legat de plecarea turmelor de oi spre păşunile din munţi. El va da prilej turistului să cunoască unul din obiceiurile ancestrale ale poporului nostru şi totodată un pitoresc sat de munte.

Colaboratorul nostru, ing. EMILIAN ILIESCU, cunoscut autor de ghiduri turistice, vă prezintă în cele ce urmează acest sat cu porţile larg deschise turiştilor.

„Experiment Şirnea"

„Satul Şirnea nu este trecut pe harta turistică şi ne mirăm de ce!" Citatul este extras din articolul ce poartă titlul „EXPERIMENT ŞIRNEA" publicat de un grup de turişti belgieni în ziarul de limbă flamandă „GAZET VAN ANTWERPEN". După ce evocă emoţiile călătoriei de-a lungul şerpuitoarei şosele Braşov-Bran-Giuvala, autorii articolului se arată entuziasmaţi de pitorescul peisajului şi de valoarea artistică a folclorului local (costume, obiecte de uz casnic, cîntece, dansuri etc.).

Satul Şirnea, aşezare tipică de munte, este adăpostit la poalele masivului Piatra Craiului. Gospodăriile localnicilor sînt risipite pe ambii versanţi ai unei văi înguste, unele dintre ele urcînd pînă sus, pe greabănul picioarelor de munte ramificate din spinarea ca de uriaş monstru diluvian a Pietrii Craiului, masiv ce închide zarea dinspre miază-noapte cu pereţi înalţi de calcar. De pe pridvorul caselor aninate sus pe culmi, privirea zboară departe, dînd roată unei panorame de uimitoare frumuseţe. Unul mai mîndru decît altul, se înşiră de jur împrejur colosii de stîncă ai masivilor Piatra Craiului, Postăvarul, Piatra Mare, Bucegii, Leaota şi, iarăşi, Piatra Craiului. Cea mai cuprinzătoare priveliştе o avem, însă, pe cea de lîngă monumentul eroilor, situat pe vf. Micului la care se ajunge urcînd, din centrul satului, timp de un sfert de oră.

Accesul la Şirnea se face pe un drum local (patru kilometri) ramificat din şoseaua Bran-Cîmpulung, cu puţin timp înainte de a se ajunge la Giuvala. Din localitate pornesc trasee turistice (din păcate, încă nemarcate) care conduc către: Piatra Craiului 4½ ore; cabana Curmătura, 4½ ore; cabana Brusturet, 45 minute; peştera Dîmbovicioara, o oră; peştera Urşilor, 2 ore; peştera Liliecilor, o oră; piscul Păltiniş (1340 m alt.), 30 minute.

În Şirnea există un birou turistic condus de inimosul profesor Nicolae Fruntaş. De aici se pot obţine informaţii pentru alcătuirea programului de excursie sau sprijin pentru organizarea unui sejur mai îndelungat (cazare, masă, plimbări, vizita muzeului etnografic local etc.).

Campionii de alpinism la tineret

Duminică s-a desfăşurat în masivul Bucegi finala campionatului republican de alpinism pentru tineret. În ciuda condiţiilor atmosferice defavorabile şi a greutăţilor de traseu participanţii la finală au obţinut rezultate remarcabile. Clasamente finale, la fete: 1. Institutul de Petrol, Gaze şi Geologie-Bucureşti (Niţescu Georgeta, Sanda Paraschivescu, Maria Brănescu şi Eva Sekeli); 2. Dinamo Braşov; 3. Griviţa Roşie-Bucureşti: băieţi: 1. A.S. Armata I-Braşov (L. Cociş, P. Dragoş, I. Irodon): 2. A.S. Armata II-Braşov: 3. Dinamo-Braşov.

Locuri de popas

CABANA COSTEŞTI

Situată la o altitudine relativ joasă (560 m), într-o poiană plină de farmec, *cabana Costeşti* constituie un excelent loc de popas pe drumul ce porneşte din Orăştie ducînd de-a lungul Văii Grădiştei (21 km) spre impresionantele vestigii ale cetăţilor dacice din munţii Orăştiei.

Accesul la cabană se poate face folosind cursele regulate de autobuze pînă la staţia Costeşti (2,5 km de cabană) sau cu trenul forestier.

Cabana funcţionează tot timpul anului asigurînd o cazare confortabilă pentru 29 persoane în încăperi ce dispun de instalaţii electrice şi de apă curentă. De asemenea, pe fiecare palier, cabana are băi şi instalaţii sanitare. În timpul sezonului turistic, se prepară la cabană mîncăruri calde, iar în extra sezon funcţionează un bufet bine aprovizionat.

Datorită confortului său, cabana poate fi folosită pentru sejururi mai lungi dar, în general, ea este un loc de pornire către cetăţile dacice de la Blidaru şi Costeşti, sau la vestigiile celei mai importante cetăţi, la Grădiştea Muncelului.

O. S.